Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4399**

17. Wahlperiode 12. 01. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Thomas Nord, Petra Pau, Sabine Stüber, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Verzicht des Bundes auf den Ausbau der Schienenstrecke Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen

Nach Angaben der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Antwort auf Frage 1 der Kleinen Anfrage des Abgeordnetenhauses von Berlin auf Drucksache 16/14789) gibt es einen „Verzicht des Bundes auf den Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten der Fernbahngleise der Strecke nach Frankfurt/Oder zwischen Ostbahnhof und Landesgrenze“. Dementgegen steht der Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 11. November 2010, in dem das als Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen bezeichnete Projekt als realisiertes bzw. in Bau befindliche Maßnahme des Bedarfsplan für die Bundesschienenwege eingestuft ist (Anlage 4). Zudem finden sich weder in diesem Bericht noch in der diesem Bericht zugrunde liegenden 807 Seiten starken Untersuchung zur „Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege“ Hinweise auf eine Umplanung dieser Maßnahme, anders als beispielsweise bei der Maßnahme ABS Berlin–Görlitz.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft die Angabe der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu, dass es einen „Verzicht des Bundes auf den Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten der Fernbahngleise der Strecke nach Frankfurt/Oder zwischen Ostbahnhof und Landesgrenze“ gibt?

   Wenn ja, wer hat dies wann entschieden, und warum hat die Bundesregierung die Öffentlichkeit hierüber bislang noch nicht informiert?

   Wenn nein, wie erklärt sich die Bundesregierung die Angabe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung?

2. Welcher Art genau ist ggf. der Beschluss der Bundesregierung?

3. Ist dieser Beschluss ggf. endgültiger Natur, oder soll über diesen Beschluss erneut beraten werden, und wenn ja, wann?

4. Welcher wie genau bezeichnete Abschnitt soll ggf. weiterhin ausgebaut werden?

5. Welche Maßnahmen sollen ggf. wann auf den Abschnitten durchgeführt werden, die jetzt nicht ausgebaut werden sollen?

6. Hält die Bundesregierung weiterhin daran fest, den Bahnhof Berlin-Köpenick zu einem Regionalbahnhof umzubauen?

   Wenn ja, in welchem Umfang, und zu welchem Zeitpunkt soll diese Erweiterung realisiert werden?

   Wenn nein, warum nicht?

7. Soll der Regionalbahnhof Berlin-Karlshorst im Falle eines Verzichts auf den Umbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick der einzige Halt der Regionalbahn zwischen Berlin-Ostbahnhof und Erkner bleiben, und wenn ja, bis wann?

8. Welcher Sanierungsbedarf wird für den Bahnhof Berlin-Karlshorst im Fall eines Weiterbetriebs kalkuliert?

9. Für welchen Zeitraum ist die Sanierung vorgesehen?

10. In welchen Streckenabschnitten wurden die ausweislich des Bundeshaushaltsplans 2011 (Anlage 12 auf Bundestagsdrucksache 17/2500) bis 2010 bereits ausgegebenen 215 367 000 Euro verwendet?

11. In welchen Streckenabschnitten sollen die ausweislich des Entwurfs des Bundeshaushaltplans 2011 (Anlage 12 auf Bundestagsdrucksache 17/2500) für 2011 eingeplanten 44 800 000 Euro verwendet werden?

    Soll es bei dieser Summe für diese Strecke bleiben, oder soll das Geld anderweitig verwendet werden?

12. Wie erklärt die Bundesregierung die Abweichung der im Verkehrsinvestitionsbericht 2009 genannten Summe für die Gesamtkosten von 539 Mio. Euro und der im Entwurf des Bundeshaushaltsplans 2011 genannten Gesamtkosten von lediglich 351,95 Mio. Euro?

13. Wie verträgt sich dieser Beschluss ggf. mit den Angaben im Bericht der Bundesregierung über die Überprüfung der Bedarfspläne vom 11. November 2010, in dem die ABS Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen als bis 2025 realisiert unterstellt wird?

14. Wenn die Bundesregierung wie auch bei der ABS Berlin–Görlitz auf einen Ausbau auf Berliner Stadtgebiet verzichten will, warum finden sich dann dazu – anders als bezüglich der ABS Berlin–Görlitz – keinerlei Angaben dazu im 807 Seiten starken Bericht „Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege“?

15. Lag der Entscheidung zum Verzicht auf den Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Ostbahnhof und Landesgrenze Berlin-Brandenburg ggf. eine Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zugrunde, wie sie für die 38 Planfälle im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans durchgeführt wurde bzw. welche Art von Untersuchungen lagen der Entscheidung zugrunde?

    Welcher Gutachter hat diese Untersuchungen durchgeführt?

    Wenn dieser Entscheidung keine extern durchgeführte Untersuchung zugrunde lag, aufgrund welcher Erkenntnisse, Analysen o. Ä. wurde sie dann getroffen?

16. Wird im Falle eines Nichtausbaus der Strecke im Berliner Stadtgebiet die Förderung der Lärmschutzsanierung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vorgezogen?

    Wenn ja, wann ist für die einzelnen Abschnitte in etwa mit einem Beginn der Lärmsanierung zu rechnen?

    Wenn nein, wann ist für die einzelnen Abschnitte mit einem Beginn der Lärmsanierung zu rechnen?

17. Wie bewertet die Bundesregierung die „Qualitätsanalyse Netzzustand 2010 – Länder Berlin und Brandenburg“ vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, veröffentlicht am 17. Dezember 2010, in dem es zur Strecke Berlin-Ostbahnhof–Erkner heißt, dass hier ein „unbedingter Handlungsbedarf“ vorliege, weil auf diesem Abschnitt sehr große Fahrzeitverluste zustande kommen?

Berlin, den 12. Januar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333